

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 87 (2012)
Heft: 3

Artikel: Im "Falcon 11" über Davos
Autor: Sievert, Kaj-Gunnar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-714870>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.03.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Im «Falcon 11» über Davos

Einer der Aufträge der Schweizer Luftwaffe ist der Luftpolizeidienst (LPD) – so auch während des jährlichen World Economic Forums (WEF) in Davos. Die F/A-18 Hornets der Luftwaffe stehen fast nonstop im Einsatz.

MAJOR KAJ-GUNNAR SIEVERT FLOG IM F/A-18 VON SION NACH DAVOS UND ZURÜCK – BILDER VON FRANZ KNUCHEL

Nach einer Linkskurve auf dem Boden kommt die F/A-18D Hornet der Schweizer Luftwaffe in der Mitte des Pistenanfangs zum Stillstand. Nach letzten Kontrollen und der Startfreigabe durch den Tower schiebt Hptm Martin «DJ» Vetter den Schubregler voll nach vorne und schaltet den Nachbrenner ein.

Die beiden Triebwerke beschleunigen das 20 Tonnen schwere Kampfflugzeug in 11 Sekunden auf rund 300 Stundenkilometer und nach 900 Metern hebt die Hornet ab. In einer steilen Rechtskurve den Militärflugplatz Sion hinter sich lassend, steigt der Kampfflugzeug mit der Immatriculation J-5233 und dem Rufzeichen «Falcon 11» in den trüben Himmel. Nach wenigen Minuten erreicht der Pilot Vetter eine Flughöhe von 25 000 Fuss und steuert die Hornet auf einem östlichen Kurs in Richtung Graubünden.

Combat Air Patrol

Die doppelsitzige Hornet gehört zu den während des WEF auf dem Flugplatz in Sion stationierten F/A-18 der Luftwaffe. Der 31-jährige Hptm Martin Vetter ist Mitglied der Fliegerstaffel 11 und absolviert an diesem Montagnachmittag im Januar einen Trainingsflug.

Sein Auftrag wird sein, um 16 Uhr zwei bereits über Davos fliegende Hornets abzulösen. Normalerweise wird ein solcher Combat Air Patrol (CAP) mit zwei Maschinen durchgeführt, doch eine Änderung kurz vor Beginn des Einsatzes führte dazu, dass sein Wingman mit einer zweiten F/A-18 nicht dabei ist.

Während des Überfluges nach Graubünden sind zwei tieferfliegende F-5E Tiger zu beobachten, die selber mit einer Trainingsmission beschäftigt sind. Aus der Vogelperspektive und vor dem weissen Hintergrund der Wolkendecke sind die beiden Flugzeuge gut zu erkennen: Das zu identifizierende Ziel (eine PC-7), der seitlich versetzte Jet (Tiger Nummer 1), der die Identifikation vornimmt, und der zweite Jet (Tiger Nummer 2), der hinter dem Ziel fliegt.

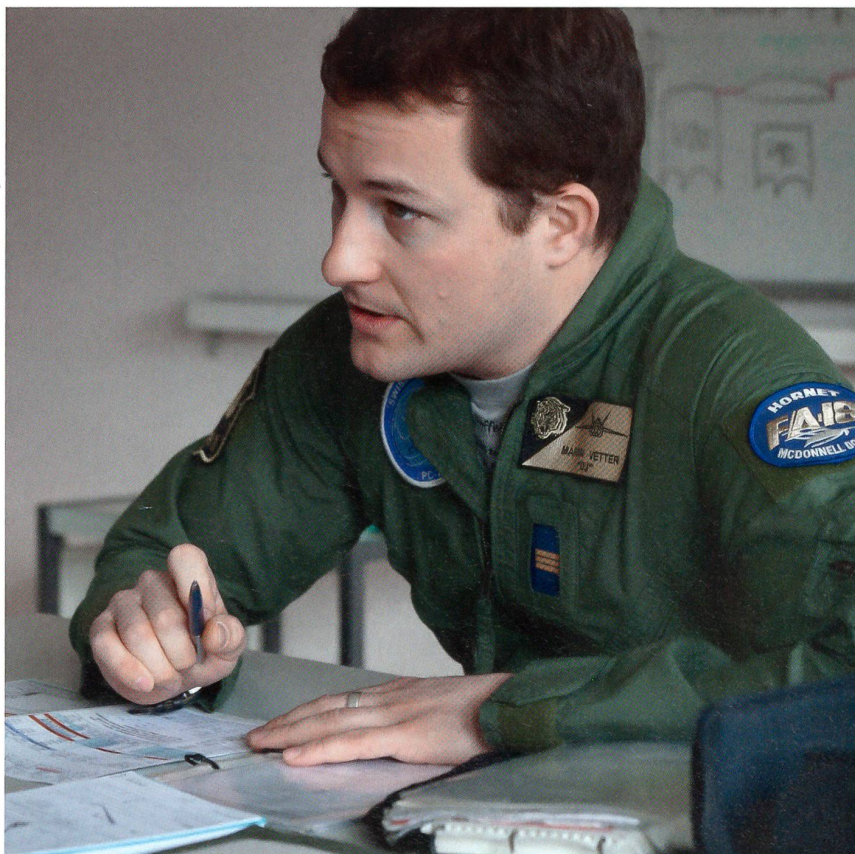
Ebenfalls gut zu erkennen ist, wie der Tiger neben der Pilatus PC-7 Flares ausstösst, während der zweite Tiger versetzt hinter der PC-7 her fliegt. Im Fall eines nicht kooperativen Verhaltens des Zieles würde dieses Kampfflugzeug entweder mit der Bordkanone oder den Luft-Luft-Lenk Waffen das Flugzeug als allerletzte Möglichkeit abschiessen.

Pünktlicher Einflug

Rund zehn Minuten nach dem Start mit der Genauigkeit einer Schweizer Uhr fliegt «Falcon 11» in die vom Bundesrat als «eingeschränkter Luftraum» erklärte Flugzone ein. Mit Mittelpunkt Davos umfasst

die Zone einen Kreis mit einem Radius von rund 25 Meilen oder 46 Kilometern. «Falcon 11, ready on CAP» (Falcon 11, bereit für CAP), funkt Hptm Vetter, der bereits über 600 Flugstunden auf der Hornet geflogen ist, und meldet sich damit im Air Operation Center (AOC) an.

Mit dem Einflug von «Falcon 11» auf einer Höhe von über 25 000 Fuss findet die gleichzeitige Ablösung der «Beast 11» und «Beast 12» statt. Beide F/A-18 haben in der Stunde zuvor den Luftraum über Davos überwacht und kehren nun nach Sion zurück. Nachdem die beiden Hornets die Zone verlassen haben, drückt Hptm Vetter die J-5233 auf die vorgesehene Flughöhe



Hauptmann Martin «DJ» Vetter im Briefing zum Flug über dem WEF.

von rund 20 000 Fuss hinunter und steuert den vorbestimmten Luftraum an, in welchem er mit der J-5233 in den nächsten 60 Minuten seine Flugbahn ziehen wird. Wenn nichts geschieht.

Vorgegebener Kurs

«Eigentlich ist ein Combat Air Patrol Einsatz nichts Spektakuläres», erklärt Hptm Vetter. «Man fliegt einen vorgegebenen Kurs mit einer ebenfalls vorgegebenen Geschwindigkeit ab». Dieser Kurs kann wie folgt beschrieben werden: Die geraden parallelen Flugstrecken messen jeweils zehn Meilen. Am Ende dieser Strecke wird das Jagdflugzeug bei einer Geschwindigkeit von 270 Knoten in eine Querlage von 45 Grad gelegt und eine 180-Grad-Kurve geflogen.

Am Ende dieser 180-Grad-Kurve wird die Maschine wieder horizontal ausgerichtet, und das Flugzeug fliegt auf einem parallelen Kurs zur ursprünglichen Richtung erneut zehn Meilen weit, bevor der Pilot wieder eine 180-Grad-Kurve einleitet.

Die Form des Kurses entspricht einem grossen, in die Länge gezogenen Kreis. Das Besondere dabei ist, dass die Kampfflugzeuge nicht in Formation hintereinander fliegen, sondern auf diesem Kurs so zuei-

einander positioniert sind, dass sie stets in entgegengesetzte Richtung fliegen.

Die taktischen Vorteile dieser Positionierung auf der Flugbahn sind, dass in jedem Fall eine Maschine sofort mit einer maximal 90-Grad-Kurve in Richtung einer potenziellen Bedrohung abdrehen kann und zudem die beiden Kampfflugzeuge den Luftraum mit ihren Bordradar vollumfänglich überwachen können.

Gegen den Uhrzeiger

Die Piloten in ihren Cockpits müssen sich jedoch nicht nur auf das eigene Bordradar verlassen. Dank dem mit dem Rüstungsprogramm 2003 im Rahmen der Ausrüstungsergänzung für die Hornets beschafften sogenannten Link-16 sind die Schweizer F/A-18C/D in der Lage, zusätzliche Informationen zur Luftlage in ihr bordeigenes Luftlagebild integrieren zu können. Andere Quellen sind zum Beispiel das FLORAKO-Radar, die mobilen Tafir-Radarstationen, welche die Radarschatten der Bergtäler ausleuchten, oder etwa das ALERT-System der Stinger.

Innert kürzester Zeit hat Pilot Vetter seine Hornet auf den definierten Kurs gebracht und beginnt mit seinem Kampffjet im

Gegenuhrzeiger seine Bahnen zu ziehen. Einmal auf Kurs stellt er das APG-73-Bordradar auf eine bestimmte Reichweite ein und beginnt, die zahlreichen Kontakte auf seinem Radar zu überprüfen.

Auf einem der drei grossen Bildschirme ist nun zu erkennen, wie der vom Piloten Vetter bediente Cursor – zwei senkrechte Striche – auf dem Display die verschiedenen Signale ansteuert, diese kurz anwählt und sogleich die zu diesem Signal gehörenden Daten angezeigt erhält.

Die Signale auf dem Display haben unterschiedliche Formen und Farben, welche wiederum sehr schnell eine Zuordnung zulassen. So sind zum Beispiel die eigenen Flugzeuge grün dargestellt. Andere Farben sind gelb und rot. Wobei rote Signale für «feindliche» Luftfahrzeuge stehen und gelbe Signale Luftfahrzeuge sind, welche noch nicht bestimmt sind. Dies ist jedoch nicht gleichbedeutend mit «feindlich».

Trainingsmission

Nach knapp zehn Minuten Flug auf dem CAP-Kurs und einer Reihe von überprüften Signalen, von denen keines Anlass zur Besorgnis gab, wird «Falcon 11» vom AOC zu einer Trainingsmission aufgerufen.



Die F-5E Tiger kamen als Backup während dem WEF zum Einsatz. Hier vor der imposanten Kulisse von Sion.



Die abgefangene PC-9. Zu diesem Zeitpunkt war der Einsatz noch keine «Hot Mission».

Hptm Vetter dreht die J-5233 sofort in Richtung des anfliegenden Zieles ab und beschleunigt.

Der Anti-G-Anzug, der verhindern soll, dass das Blut des Piloten durch die Beschleunigung in die Beine gedrückt wird, bläst sich augenblicklich für die kurze Zeit der sich aufgebauten Belastung auf. Die Schweiz liegt immer noch unter einer dichten weissen Wolkendecke, als «Falcon 11» in einem leichten Sinkflug gegen die Wolkenobergrenze absinkt.

«Flugzeug Zwei Uhr», meldet der Pilot über das Intercom. Ein Flugzeug noch nicht als Pilatus PC-9 erkennbar, nähert sich der Hornet auf einem tieferen, seitlichen Gegenkurs knapp über den Wolken fliegend.

Damit die rund mit 0.8 Mach schnell fliegende Hornet die PC-9 nicht überschiesst, muss nun Hptm Vetter sehr schnell die Geschwindigkeit abbauen sowie einen Abfangkurs auf die anfliegende PC-9 einleiten. Er wirft seine F/A-18 in drei kurze Kurven, bevor er in einer weiteren engen Kurve auf die Flugbahn der PC-9 eindreht.

«Moderation»

Während dieses Manövers baut er gleichzeitig Höhe ab und taucht wie die PC-9 für kurze Zeit in die Wolkendecke ein. Sofort wird es rund um die Hornet und die Cockpithaube weiss, und die PC-9 ist nur noch als Radarsignal zu erkennen. Nach

kurzer Zeit taucht Martin Vetter wie ein U-Boot auf und stösst aus den Wolken heraus. Anschliessend setzt er seine Hornet in sicherem Abstand links seitlich nach hinten neben die Pilatus.

Was nun folgt, gleicht einer Radioübertragung des Piloten an den Tactical Fighter Controller (TCF) im AOC. Via Funk beschreibt Hptm Vetter dem TCF die parallel fliegende Pilatus PC-9. Alle Einzelheiten sind dabei von Bedeutung, damit sich der TFC ein möglichst umfassendes Bild von der Situation mehrere Kilometer über den Alpen verschaffen kann. Typ, Flügelform, Farbe, Immatrikulation (A-402), allfällige Bewaffnung und vieles mehr werden über Funk geschildert.

«Hot mission!»

Zwischenzeitlich taucht die PC-9 gewollt oder ungewollt kurz in die Wolken ab. Aber es gibt für die PC-9 kein Entkommen! Hptm Vetter hat sie bereits wieder «im Griff», als sie auftaucht. Auf die Frage des TFC, ob zwei Personen im Cockpit der PC-9 zu erkennen sind, zieht Vetter die F/A-18D für die Überprüfung leicht hoch und bekommt somit aus einer leichten Überhöhung fliegend eine gute Einsicht in das hintere Cockpit. «Negativ! One Person!» meldet er.

Und dann ein unerwarteter Funkspruch: «Falcon 11, new mission, hot mission, VID numbers, suspect Bull's eye

280/16/4600ft». (Falcon 11, neuer Auftrag, scharfer Einsatz, visuelle Identifikation der Immatrikulation, verdächtiges Flugobjekt, Bull's eye 280/16/4600 Fuss).

Hptm «DJ» Vetter reagiert umgehend. Er steuert die Hornet leicht von der in enger Formation fliegenden PC-9 weg, bestätigt den Funkspruch und verifiziert mit einer Nachfrage beim TFC, dass es sich um eine Hot Mission und nicht um eine Trainingsmission handelt. Der TFC bejaht den Auftrag, worauf «DJ» die F/A-18 in Richtung des unbekanntes Zieles beschleunigt.

Die Position des verdächtigen Flugobjekts im Raum kann der Pilot anhand des Referenzpunktes («Bull's eye»), der Gradabweichung von Norden (280 Grad), der Distanz (16 Meilen) und der Flughöhe (4600 Fuss) bestimmen.

«Identify yourself!»

Hptm Vetter versucht nun, das unbekannte Ziel mit seinem Radar zu erfassen, und richtet es auf die neue Situation ein. Anhand der farbigen Karte des mittleren Display, welche im Zentrum auch die Position der Hornet zeigt, lässt sich ablesen, wo die J-5233 über der unter den Wolken liegenden Schweiz fliegt.

Gleichzeitig ist über Bordfunk der Aufruf des TFC an das unbekannte Flugzeug, welches sich in der «restricted area» aufhält, zu hören: «Unknown aircraft flying over Switzerland, region Bonaduz, altitude 4600ft, from Swiss Military radar, do you read?». (Unbekanntes Flugobjekt über der Schweiz in der Region Bonaduz, Flughöhe 4600 Fuss, Schweizer Militärflugsicherung, Können Sie mich verstehen?). Keine Reaktion des Piloten des unbekanntes Flugzeuges.

Innert kürzester Zeit erreicht die F/A-18 den Luftraum über dem Flugzeug. Irgendwo unter der Wolkendecke steuert ein Pilot seine Maschine mit unbekanntem Kurs und hat vermutlich keine Ahnung, was sich gerade weit über ihm abspielt.

Erneut ruft der TFC das unbekannte Flugzeug auf: «Unknown Aircraft flying over Switzerland, region Mels, Altitude 4600ft, from Swiss Military radar, you are flying in restricted airspace, identify yourself.» (Unbekanntes Flugobjekt über der Schweiz in der Region Mels, Flughöhe 1400 Meter über Meer, Schweizer Militärflugsicherung, Sie fliegen in gesperrtem Luftraum. Identifizieren Sie sich.)

Hptm Vetter versucht, das Ziel zwischen den Bergen und dem Tal mit dem Radar zu orten. Das APG-73-Radar verfügt im Gegensatz zum Radar der veralteten F-5E



F/A-18C Hornet in der Standardbewaffnung. Zwei AIM-120B und zwei AIM-9X, in der Mitte ein Tank.

Tiger über die Fähigkeit und die Sensorik, aus einer höheren Fluglage in tiefere Regionen – zum Beispiel Täler unter den Wolken – blicken zu können.

Die Stimme des TFC klingt ruhig und bestimmt, als er einen weiteren Funkspruch absetzt. «Unknown Aircraft flying over Switzerland, region Mels, Altitude 4600ft, from Swiss Military radar, you are being intercepted by Swiss fighter aircraft, if you read, identify yourself». (Unbekanntes Flugobjekt über der Schweiz in der Region Mels, Flughöhe 1400 Meter über Meer, Schweizer

Militärflugsicherung, Sie werden durch eine Schweizer Jagdflugzeug abgefangen. Wenn Sie verstehen, identifizieren Sie sich).

Für den Piloten über den Wolken ist das unbekannte Flugzeug vorerst nur durch den Funkspruch des TFC geografisch zu orten.

Wolken durchstossen

Hptm Vetter will nun mit seiner F/A-18D unter die Wolkendecke. Kein ungefährliches Unterfangen, denn trotz Unterstützung durch den Radar und ein Navigationssystem muss er den Anflug so einteilen, dass

er ohne Gefahr in das Tal absinken kann. Für den Piloten ist nun Multitasking gefordert. Er steht in Funkkontakt mit dem TFC und muss gleichzeitig die Funkaufrufe des AOC an das unbekannte Luftfahrzeug überwachen. Weiter muss er die Fluglage der Hornet kontrollieren und den Wolken durchstoss an der richtigen Stelle vorbereiten. Es gilt ernst!

Hptm Vetter drückt seine Maschine tiefer, taucht in die Wolken ein und «Falcon 11» durchstösst in der Region von Sargans den unteren Wolkenrand. Unter der Wol-

Die Schweizer Luftwaffe schützte erfolgreich das WEF 2012

Im Rahmen des jährlichen World Economic Forums (WEF) unterstützt die Luftwaffe die Einsätze der Schweizer Armee am Boden und erfüllt ihre drei Aufträge „Wahrung der Lufthoheit“, „Lufttransport“ und „Nachrichtenbeschaffung“.

Der Bundesrat hat den Luftverkehr in einem Gebiet mit einem Radius von 25 nautischen Meilen (rund 46 Kilometer) um Davos während des WEF eingeschränkt. Um diese Anordnung zu überwachen und notfalls durchzusetzen, ist die Luftwaffe mit ihren Kampffjets des Typs Boeing F/A-18 Hornet und als Back-up den Northrop

F-5 Tiger sowie im unteren Luftraum mit Propellerflugzeugen vom Typ Pilatus PC-7 präsent.

Wegen der geografischen Nähe zu Österreich pflegt die Luftwaffe eine enge Zusammenarbeit mit der österreichischen Luftwaffe, da die Einschränkungen auch in das Hoheitsgebiet des östlichen Nachbarlandes reichen.

Neben der fliegenden Überwachung wird der Luftraum auch vom Boden aus mit einem engmaschigen Netz von Sensoren überwacht. Die Lehrverbände Führungsunterstützung 30 und Fliegerabwehr

33 der Armee stellen dies mit Beobachtungsposten und Radar-Sensoren sicher.

Der Lufttransport (vor allem Personentransporte zugunsten der zivilen Behörden) wird während des WEF mit Helikoptern der Typen Super Puma, Cougar und EC635 gewährleistet. Weiter steht ein Super Puma mit einer Wärmebildkamera im Einsatz.

Im Jahr 2011 flog die Luftwaffe während des WEF insgesamt rund 550 Flugstunden mit den Typen F/A-18, F-5E und PC-7 für den Luftpolizeidienst (LPD).

Kaj-Gunnar Sievert

kendecke ist es grau, und die Lichtverhältnisse sind völlig anders, als noch vor wenigen Augenblicken oberhalb der Wolken, wo der abgedunkelte Sonnenschild des Jetshelms unabdingbar war.

Sofort bringt er die F/A-18D wieder in eine horizontale Fluglage und fliegt in Richtung Walenstadt weiter.

Das Radar ist nun auf eine sehr kurze Distanz eingestellt. «Die Maschine muss irgendwo vor uns sein», sagt Hptm Vetter, als er die Hornet im Tal in Richtung Walenstadt steuert. Aufmerksam sucht er den Luftraum in westlicher Flugrichtung vor der F/A-18 ab, um zu verhindern, dass er die vor uns fliegende Maschine rammt.

Mit bereits stark reduzierter Geschwindigkeit fliegt er weiter, um etwa auf Höhe des Waffenplatzes Walenstadt auf einer Höhe von etwa 500 Meter über Grund eine 360-Grad-Kurve einzuleiten. Gespannt schaut er auf der Suche nach dem Flugzeug aus dem Cockpit, das seit rund zehn Minuten auf keinen Aufruf des AOC reagiert.

Entdeckt...

Und plötzlich! Die gesuchte Maschine – eine einmotorige Propellermaschine. Sie fliegt auf etwa gleicher Höhe auf der anderen Talseite in Richtung Weesen. Da die F/A-18 zum Zeitpunkt, als das Flugzeug entdeckt wird, wieder in östlicher Richtung fliegt, versucht Hptm «DJ» Vetter die Propellermaschine möglichst lange im Blickkontakt zu halten, als er «Falcon 11» auf deren Flugkurs eindreht. Er nimmt die «Verfolgung» auf. Erneut ist der F/A-18-Pilot mehrfach gefordert.

- Er muss die Geschwindigkeit seiner Hornet dem Zielobjekt anpassen, um das extrem langsam fliegende Propellerflugzeug nicht zu überholen.
- Dabei muss er die eigene Geschwindigkeit so unter Kontrolle haben, dass der Jet nicht wegen eines Strömungsabrisses abschmiert.
- Er muss die Möglichkeit berücksichtigen, dass der Privatpilot die F/A-18 nicht gesehen hat und plötzlich seine Flugbahn ändert.
- Er muss die laufende Situation via Funk an den TFC im AOC melden.
- Er muss auf andere Luftfahrzeuge achten, welche ebenfalls noch in der Luft sein könnten.
- Er muss berücksichtigen, dass ein Fliegen in dieser Höhe und Geschwindigkeit seinen Treibstoffverbrauch stark ansteigen lässt.

...und fotografiert

Um möglichst langsam an der Propellermaschine vorbeifliegen zu können, richtet der Pilot die Hornet in einem Anstellwinkel von rund 30 Grad zur Horizontalen auf. Mit einer Geschwindigkeit von nur ungefähr 230 Stundenkilometer nähert er sich links seitlich versetzt der Propellermaschine.

Als er beinahe die Höhe der Maschine erreicht, neigt er die Hornet leicht nach rechts, um die Immatriculation ablesen zu können. «HB-XXX», sagt Hptm Vetter und gibt die Information an den TFC weiter. Das Flugzeug wird anschliessend zwecks Beweisaufnahme fotografiert. Man stelle sich die Situation für den Privatpiloten vor. Zu-

frieden und ruhig auf einer Höhe von 500 Metern über dem Walensee fliegend, schiebt sich ihm von links, in einem steilen Anstellwinkel fliegend, plötzlich eine F/A-18 in sein Blickfeld. Augenblicke später beschleunigt das Jagdflugzeug wieder und dreht nach einem kurzen Geradeausflug in eine Linkskurve im engen Tal ab und verschwindet, nur um kurze Zeit später den Vorgang erneut zu wiederholen.

Insgesamt dreimal steuert Martin Vetter die Hornet in sicherem Abstand an der kleinen Propellermaschine vorbei, bevor «Falcon 11» vom AOC aus der «Hot Mission» entlassen wird. Die HB-XXX fliegt unterdessen zu ihrem Ziel weiter und dürfte dort von der Polizei empfangen werden. Der Pilot hat sich mit seinem Verhalten möglicherweise «mächtigen» Ärger mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt eingehandelt.

Rückflug nach Sion

Der Rückflug zum Startflugplatz Sion verläuft ereignislos. Nach rund 70 Minuten in der Luft setzt Hptm Vetter die F/A-18D auf der Piste auf, lässt sie ausrollen und steuert sie anschliessend wieder in die Flugzeugbox zurück, wo das Bodenpersonal bereits wartet. Ein Einsatz, der als Trainingsflug begonnen hatte, endete in einer «Hot Mission». +



Major Kaj-Gunnar Sievert führte die Schweizer Fallschirm-Kompanie und arbeitet beruflich als Kommunikationschef Armasuisse. Für den SCHWEIZER SOLDAT schreibt er seit langer Zeit spannende Reportagen über Kampf- und Spezialtruppen. Er ist der Autor mehrerer erfolgreicher Bücher.



Nach dem Einsatz rollt J-5233 in die Box zurück.